

Stadt Bielefeld – D4 – 33597 Bielefeld

Pit Clausen
Oberbürgermeister

■ Bezirksregierung Detmold
32754 Detmold

Altes Rathaus
Niederwall 25

1. Etage / Zimmer 107

Büro Frau Bertermann
Telefon (05 21) 51 – 2003
Telefax (05 21) 51 – 3380
Internet <http://www.bielefeld.de>

Datum und Zeichen Ihres Schreibens
19.10.2015; 25.4-35-10-1/15

Bitte bei der Antwort angeben
Mein Zeichen Bielefeld, den 15.12.2015

■ **Planfeststellungsverfahren für die Stadtbahnverlängerung der Linie 4 um einen Gleisabzweig in das Quartier Dürkopp Tor 6
hier: Anhörungsverfahren**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Stadt Bielefeld begrüßt die Absicht der BBVG / moBiel GmbH Bielefeld die Stadtbahnlinie 4 in das Quartier Dürkopp Tor 6 zu verlängern. Hierdurch kann die Qualität des ÖPNV - Angebotes in der Stadt Bielefeld verbessert werden. Die Stadt Bielefeld nimmt zu o. g. Verfahren wie folgt positiv Stellung:



Belange der Stadtbahnplanung:

Die vorgelegten Lagepläne sind in Bezug auf die Trassierungselemente der Stadtbahnstrecke nicht einheitlich. So unterscheiden sich die Anlagen 2.3 und 3 Blatt 2 von den übrigen Lageplänen. Für diese Stellungnahme werden die Gleislagen, wie sie in Anlage 3 Blatt 1 dargestellt sind, zugrunde gelegt.

Das stadteinwärts führende Gleis der Stadtbahn, welches aus Richtung Süden aus der August-Bebel-Straße kommt, verschwenkt kurz vor der Kreuzung aus der Mitte der Fahrbahn nach rechts auf den Geradeausfahrstreifen des MIV (s. unter „Belange der Verkehrslenkung“).

Folgt man der Gleisachse weiter in Richtung Innenstadt, so endet das Gleis kurz vor der Zusammenführung mit dem aus Richtung Dürkopp Tor 6 kommenden Gleis. Augenscheinlich ist die erforderliche Weichenverbindung nicht dargestellt oder nicht konstruiert worden und ist daher zu ergänzen.

Für die August-Bebel-Straße gibt es Planungen einer Umgestaltung des Straßenraumes sowie der Errichtung eines neuen Hochbahnsteiges („Marktstraße“). Sowohl für die Querschnittsgestaltung als auch für den Standort des Hochbahnsteiges gibt es unterschiedliche Varianten, welche sich derzeit noch in der Abstimmung befinden. Eine Festlegung wurde demzufolge noch nicht getroffen. Besonders durch die unterschiedlichen Querschnittsaufteilungen ergeben sich in der August-Bebel-Straße unterschiedliche mögliche zukünftige Gleislagen. Das dargestellte Leichte Masse-Feder-System muss also in seiner Dimensionierung alle momentan diskutierten Varianten der zukünftigen Gleislage in der August-Bebel-Straße sowie den

Lieferanschrift

Stadt Bielefeld
Technisches Rathaus
August-Bebel-Str. 92
33602 Bielefeld

Rechnungsanschrift

Stadt Bielefeld
Amt für Verkehr
Postfach 10 29 31
33529 Bielefeld

Sprechzeiten

Montag - Freitag 08.00 - 12.00 Uhr
Donnerstag 08.00 - 12.00 Uhr
 14.30 - 18.00 Uhr
im Übrigen nach Vereinbarung

Konten der Stadtkasse Bielefeld

Sparkasse Bielefeld Kto.-Nr. 26
(BLZ 480 501 61)
IBAN: DE09 4805 0161 0000 0000 26
BIC: SPBIDE33XXX
Postbank Hannover Kto.-Nr. 20307
(BLZ 250 100 30)
IBAN: DE52 2501 0030 0000 0203 07
BIC: PBNKDEFF
Gläubiger-Identifikationsnummer:
DE1920000000017669

Hochbahnsteigstandort direkt südlich des Knotens A.-Bebel-Straße/ Nikolaus-Dürkopp-Straße ermöglichen.

Belange des Radverkehrs

KP August-Bebel-Straße / Nikolaus-Dürkopp-Straße

In der Besprechung zwischen der moBiel GmbH und der Stadt Bielefeld am 21. Juni 2013 wurde festgestellt, dass der dargestellte Verlauf der Stadtbahn-Abbiegebeziehung Nikolaus-Dürkopp-Straße / August-Bebel-Straße aus Sicht der Stadt Bielefeld zu dicht an die vorhandene Bebauung heranführt. Es wurde beschlossen, eine Variante mit einer Anpassung an den aktuellen Zwischenstand der Planung der Stadt Bielefeld zur Haltestelle Marktstraße zu erarbeiten, um den Abbiegeverlauf und die Hüllkurve der Stadtbahn im südwestlichen Knotenquadranten aufzuzeigen.

In der Besprechung zwischen der moBiel GmbH und der Stadt Bielefeld am 18. September 2013 wurde festgehalten, dass bei der Abbiegebeziehung Nikolaus-Dürkopp-Straße – August-Bebel-Straße ein größerer Abstand zur Bebauung eingehalten werden und die Gleiskreuzung nicht in der Fußgängerfurt über die Nikolaus-Dürkopp-Straße liegen soll.

Dazu ist folgendes festzustellen:

Die Erarbeitung einer solchen Variante ist bisher nicht erfolgt. Für die vorgelegte Planung wird von hier die Darstellung der Hüllkurven für die Fahrbeziehungen August-Bebel-Straße – Nikolaus-Dürkopp-Straße gefordert. Die Trassierung der Stadtbahn in der Fahrbeziehung Nikolaus-Dürkopp-Straße – August-Bebel-Straße hat mit Mindeststradien unter Verzicht bzw. unter Verwendung von Minimalwerten von Übergangswerten zu erfolgen. Mit den Hüllkurven soll der erforderliche Abstand zwischen den Stadtbahngleisen im Kurvenbereich nachgewiesen und auf ein Minimum reduziert werden mit dem Ziel, dem Fußverkehr ausreichend breite Gehwege zu erhalten.

Die Trassierung der Stadtbahn in der Fahrbeziehung Nikolaus-Dürkopp-Straße – August-Bebel-Straße führt zu einem sehr spitzwinkligen Gleisverlauf am westlichen Fahrbahnrand der August-Bebel-Straße und der daraus resultierenden Sturzgefahr für den Radverkehr auf der August-Bebel-Straße in Fahrtrichtung Süden. Die Trassierung ist also entweder zu ändern oder es sind im Kurvenbereich der Gleise auf der Westseite der August-Bebel-Straße Vollgummi-Platten zur Schließung der Spurrillen (Typ Velostrail oder vergleichbar) einzubauen, um die Sturzgefahr für den Radverkehr zu minimieren.

Hinweis aufgrund unterschiedlicher Achsdarstellungen in den vorgelegten Lageplänen:

Grundlage der Stellungnahme zum Radverkehr ist der Lageplan Anlage 3 Blatt 1.

Belange der Verkehrslenkung

Der im Planfeststellungsverfahren enthaltene Lageplan Anlage 3 Blatt 1 weicht erheblich von den im Vorfeld vorgestellten Plänen ab. Insbesondere die Gleisachse des einwärts führenden Gleises verschwenkt deutlich in die rechte IV – Spur. Da in diesem Bereich der August – Bebel – Str. nicht sicherzustellen ist, dass die Stadtbahn zwingend Pulkführer ist, kann der IV und der Radverkehr nicht sicher abgewinkelt werden. Eine Kollision mit Fahrzeugen und Radfahrern ist möglich.

Durch eine zusätzliche Signalisierung ist der Fahrspurwechsel im vorhandenen Straßenquerschnitt mit der Bahn nicht sicherzustellen. Eine Veränderung erscheint nur über die Erweiterung des Planungsbereiches möglich. Hier muss durch ein verkehrstechnisches Gutachten die sichere Führung des Stadtbahnverkehrs nachgewiesen werden.

Zusätzlich ist die Darstellung der Gleislagen in verschiedenen Lageplänen nicht einheitlich.

Die im Übersichtsplan 2.2 (Planung) vorhandene Lage der Haltestelle Marktstr. ist nach unserer Information noch nicht abschließend festgelegt worden und wird deshalb auch in diesen von der Planfeststellung betroffenen Bereich hineinspielen. Dies führt in jedem Fall zu einer erheblichen Änderung im Ablauf einer neu zu errichten-

den Signalanlage am Knoten August – Bebel – Str. / Nikolaus – Dürkopp – Str. / Carl – Schmidt – Str.

Da die Signalisierung und Führung der Stadtbahn auch den Entfall der Gehwegüberfahrt in der Carl – Schmidt – Str. erforderlich macht, müssen die Fahrbahn- und Gleishöhen zwischen Dürkopp – Str. / August – Bebel – Str. / Carl – Schmidt – Str. angepasst werden.

Der Leitungsbestand hat sich zwischenzeitlich gegenüber dem vorhandenen Plan verändert und muss aktualisiert werden.

Belange der Straßenverkehrsbehörde

Die Anlage des Bereiches östlich des asphaltierten Abschnittes der Carl-Schmidt-Straße (beinhaltet die Einmündung/Zuwegung in die Herrmann-Kleinewächter-Straße) soll gemäß Planfeststellungsunterlage als Mischverkehrsfläche / Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen werden. Dem kann so nicht gefolgt werden, weil sich der Nutzungscharakter durch die zukünftige Stadtbahnführung ändern wird (Aufenthaltscharakter überwiegt nicht mehr / Fahrzeugverkehr hat in der vorgelegten Planung keine untergeordnete Bedeutung mehr / Schrittgeschwindigkeit 4 – 7 km/h kann durch Stadtbahn nicht eingehalten werden / Bei Vorfahrtsregelung Rechts vor Links wäre die Stadtbahn wartepflichtig. Dies ist nicht anzustreben).

Die verkehrliche Beurteilung und Anordnung der Beschilderung wird durch die Straßenverkehrsbehörde erfolgen. Daher ist die Festsetzung "Verkehrsberuhigter Bereich" zu entfernen.

Belange der Lärmtechnik

Zum Schall- und schwingungstechnisches Gutachten Teil I

Punkt 7.1 Schienenverkehr, Neubau:

Hier wurde der Lärmschutzbereich in der Nikolaus-Dürkopp-Straße nicht hinreichend berücksichtigt. Nachfolgende Betrachtung ist gem. VLärmSchR 97 nachzuweisen.

X. Ausdehnung des Lärmschutzbereiches

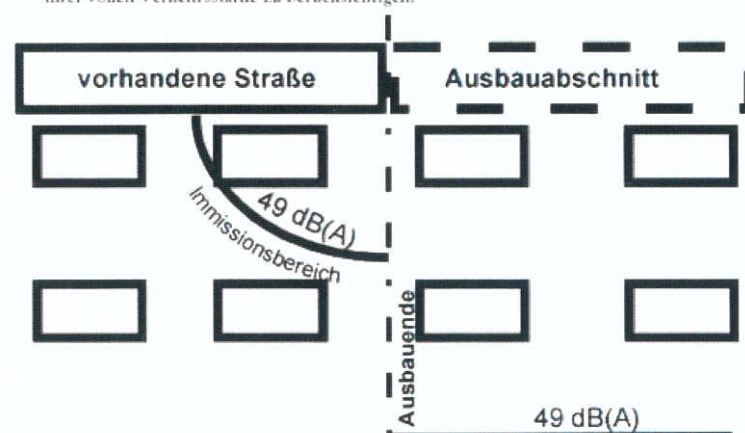
27 - Lärmschutzbereich

- (1) Die Notwendigkeit von Lärmschutzmaßnahmen ist über den Neubau- bzw. Ausbauabschnitt (z.B. Planfeststellungsabschnitt) hinaus für den Bereich zu prüfen, auf den der vom Verkehr im Bauabschnitt ausgehende Lärm ausstrahlt.

Dabei ist zu beachten:

- bei der Ermittlung des Beurteilungspegels im Bauabschnitt wird die volle Verkehrsstärke (Verkehrsbelastung des Bauabschnittes und des sich anschließenden, baulich nicht veränderten Bereichs) zugrunde gelegt;
- für die Ermittlung des Beurteilungspegels des vorhandenen, baulich nicht geänderten Bereichs ist jedoch nur die Verkehrsbelastung des Bauabschnittes maßgeblich, die Verkehrsbelastung des sich anschließenden, baulich nicht geänderten Bereichs der vorhandenen Straße ist außer Acht zu lassen, d.h. mit Null anzusetzen.

- (2) Für die Dimensionierung der Lärmschutzmaßnahmen sind wieder beide Abschnitte mit ihrer vollen Verkehrsstärke zu berücksichtigen.



Abschnittsweise Berechnung des Beurteilungspegels (Isophone), wobei nur die Verkehrsbelastung des Ausbauabschnittes zu berücksichtigen ist. Die Verkehrsbelastung der vorhandenen Straße ist mit Null anzusetzen.

Berechnung des Beurteilungspegels (Isophone) mit der vollen Verkehrsstärke (Ausbauabschnitt und vorhandene Straße)

Des Weiteren sind bei der Carl-Schmidt-Straße die Außenwohnbereiche (Balkone) nicht berücksichtigt worden. Diese sind nachträglich zu beurteilen und die Ergebnisse im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu dokumentieren.

Belange Straßen- und Gleisbau:

Hier bestehen folgende Anregungen in Bezug auf die vorliegenden Unterlagen:

Erläuterungsbericht

Seite 34

Bodenanalyse zur Klassifizierung nach Z und D erforderlich:
Nachfolgend sind zur Bauausführung noch Bodenanalysen bzgl. der Deponieklassen und nach der LAGA erforderlich.

Plan Anl. 4.1

Darstellung der Leitungsverlegungen an MFP (Massefederplatte) wegen Zuschussantrag:
Bei der Stellung des Zuschussantrages sind die bautechnisch erforderlichen Leitungsumlegungen mit aufzunehmen

Schallgutachten

IBU S. 13

Straßenoberfläche „uneben“:
Die Fahrbahnoberfläche wurde zwischenzeitlich ebenmäßig hergestellt.

Belange der Brandschutztechnik

Die Belange „Erreichbarkeit der Gebäude mit Lösch- und Rettungsfahrzeugen“ und „Löschwasserversorgung“ werden von den beabsichtigten Darstellungen / Festsetzungen berührt. Hierzu werden folgende Bedenken und Anregungen sowie Änderungswünsche geltend gemacht:

- Zur Sicherstellung der Rettungswege aus den angrenzenden Gebäuden Carl Schmidt Straße 1, ist es erforderlich den dafür vorgesehenen Gehweg als Aufstellfläche für die Kraftfahrdrehleiter zu nutzen. Aus diesem Grund ist der Gehweg für die Befahrbarkeit mit Großfahrzeugen der Feuerwehr und als Aufstellfläche für die Kraftfahrdrehleiter gemäß § 5 BauO NRW und Nr. 5 VV BauO NRW auszulegen.
- Auch während der Bauzeit muss die Erreichbarkeit der Gebäude mit Großfahrzeugen der Feuerwehr (Zufahrt und Aufstellflächen) gewährleistet sein. Einzelheiten sind mit dem Feuerwehramt, Abt. Vorbeugender Brandschutz frühzeitig vor Baubeginn abzustimmen.

Belange der Beleuchtung:

Aus beleuchtungstechnischer Sicht spricht nichts gegen die Planungsunterlagen. Wichtig ist jedoch, dass aus Sicht der Feuerwehr die vorgesehenen Leuchtenstandorte für die Straßenbeleuchtung sich unschädlich auswirken hinsichtlich einer eventuellen Bergung von Personen aus den benachbarten Gebäuden.

Belange der Gesamträumlichen Planung und Stadtentwicklung:

Seitens 600.3 werden grundsätzlich keine Anregungen und Bedenken zu den vorgelegten Planfeststellungsunterlagen vorgebracht.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Bezirksregierung Detmold aktuell mitgeteilt hat, dass sich parallel zum Planfeststellungsverfahren ein sog. Zielabweichungsverfahren gemäß § 16 Landesplanungsgesetz NRW empfiehlt, so dass die Planung formell zweifelsfrei mit den Zielen der Raumordnung im Regionalplan in Einklang steht.

Die Durchführung eines derartigen Verfahrens der Zielabweichung wird seitens der Planfeststellungsbehörde aus Gründen der Rechtssicherheit empfohlen, da der abschließende Planfeststellungsbeschluss durch gerichtliche Rechtsbehelfe überprüft werden könnte.

Beim Zielabweichungsverfahren handelt es sich um ein formloses Verfahren. Zuständig ist die Regionalplanungsbehörde bei der Bezirksregierung. Sie entscheidet

im Benehmen mit den fachlich betroffenen öffentlichen Stellen und im Einvernehmen mit der Belegenheitsgemeinde (Stadt Bielefeld) und dem regionalen Planungsträger (Regionalrat). Die Bezirksregierung regt daher einen entsprechenden Antrag der Stadt Bielefeld an, um das Verfahren einleiten bzw. durchführen zu können. Die Verwaltung bereitet einen entsprechenden Antrag vor.

Aus der Durchführung eines Zielabweichungsverfahrens ergeben sich nach Auskunft der Bezirksregierung Detmold grundsätzlich keine Verzögerungen für die Planfeststellung zum Vorhaben. Das eingeleitete Planfeststellungsverfahren kann grundsätzlich zeitgleich zum Zielabweichungsverfahren weitergeführt werden. Allerdings setzt die Fassung des abschließenden Planfeststellungsbeschlusses voraus, dass das Zielabweichungsverfahren mit der Erklärung des Einvernehmens durch den Regionalrat der Bezirksregierung Detmold abgeschlossen wurde.

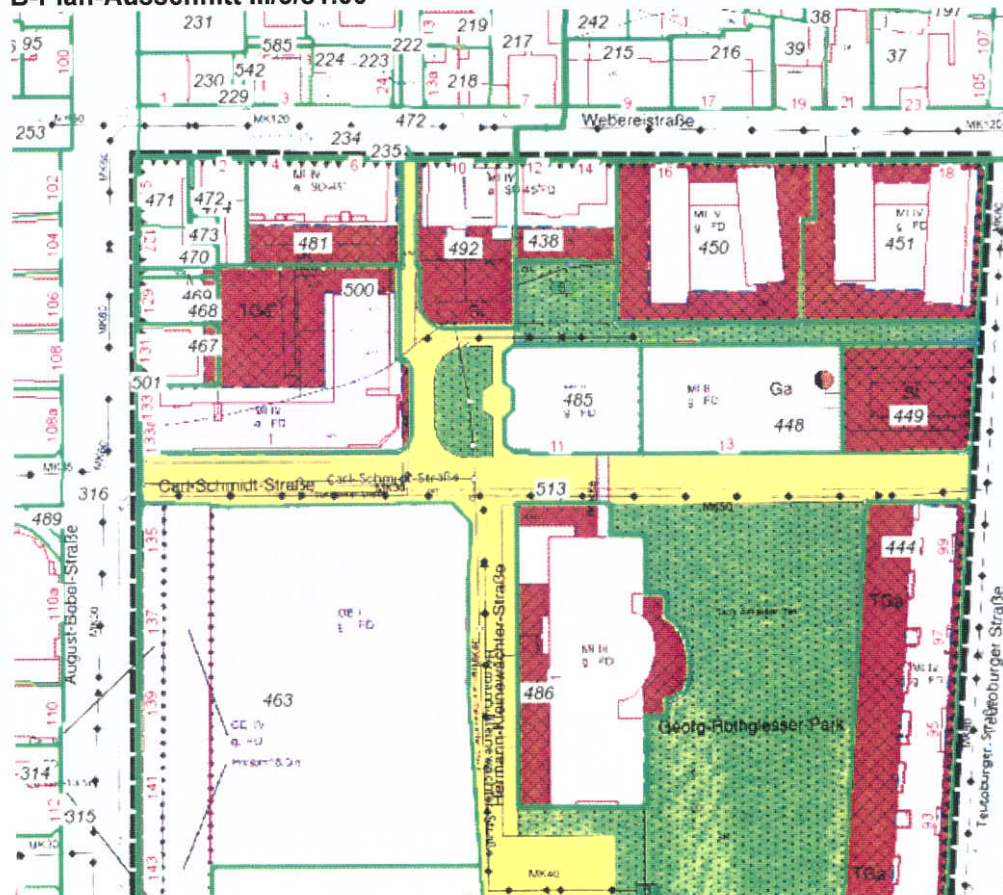
Das Bauamt (Bereich Gesamträumliche Planung – 600.3) ist im Verfahrensverlauf der Planfeststellung für die Stadtbahnverlängerung weiter zu beteiligen. Ferner ist dem Bauamt (600.3) der Abschluss des Planfeststellungsverfahrens "Stadtbahnverlängerung der Linie 4 in das Quartier Dürkopp Tor 6" mitzuteilen, damit die planfestgestellte Trassenverlängerung der Stadtbahn in den Flächennutzungsplan der Stadt Bielefeld nachrichtlich übernommen werden kann.

Stadtplanerische Belange

Die Stadtbahntrasse der Linie 4 soll in das Quartier „Dürkopp Tor 6“ verlängert werden. Damit verläuft sie innerhalb des Geltungsbereichs des rechtsverbindlichen Bebauungsplanes Nr. III/3/81.00. Das Vorhaben beinhaltet i. W. den Umbau der bestehenden öffentlichen Verkehrsfläche (Carl-Schmidt-Str.); in sehr geringem Umfang wird für die Umgestaltung in die öffentliche Grünfläche des Georg-Rothgiesser-Parks eingegriffen.

Das Vorhaben ist mit den stadtplanerischen Zielsetzungen zu vereinbaren, da die Maßnahme innerhalb der ausgewiesenen öffentlichen Verkehrsfläche/Grünfläche erfolgt. In der Begründung zum Bebauungsplan wurde unter Punkt 5.3 bereits auf eine eventuelle Trassenverlängerung in diesem Bereich eingegangen.

B-Plan-Ausschnitt III/3/81.00



Belange des Umweltamtes

1. Stellungnahme der unteren Landschaftsbehörde

Aus Sicht der unteren Landschaftsbehörde bestehen keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Planung.

Die Bezirksregierung wird gebeten, in die Planfeststellung nachstehenden Text aufzunehmen (die genaue Bezeichnung und die Fundstellen der zur Eingriffsregelung genannten gesetzlichen Vorschriften sind in der Anlage erläutert):

Das Vorhaben stellt einen Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des Landschaftsgesetzes (LG) und des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) dar. Die dadurch bedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft können in erforderlichem Maße unter Berücksichtigung nachstehender Nebenbestimmungen vermieden bzw. ausgeglichen werden.

Nebenbestimmungen aufgrund der Eingriffsregelung nach dem Landschaftsgesetz und dem Bundesnaturschutzgesetz:

1. Der zum Vorhaben erstellte landschaftspflegerische Begleitplan (Höke Landschaftsarchitektur, Stand Mai 2015) ist entsprechend der unter Pkt. 2. (Stellungnahme der Grünplanung s.u.) genannten Anforderungen zu modifizieren und wird Bestandteil der Planfeststellung. Der ermittelte Kompensationsbedarf des LBP zur Anpflanzung von 11 Solitäräumen ist in vollem Umfang umzusetzen.

2. Die Anpflanzung bedarf einer gesonderten Abnahme durch das Umweltamt. Die Abnahme ist unverzüglich nach Herstellung der Anpflanzung beim Umweltamt (Herrn Stober) schriftlich oder telefonisch zu beantragen.

Begründung zu den Nebenbestimmungen

Im Zusammenhang mit dem Ausbau der Stadtbahn kommt es zu bau- und anlagebedingten Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes und des Landschaftsbildes.

Die o. g. Nebenbestimmungen (Ausgleichsmaßnahme) werden angeordnet, weil das Vorhaben, wegen der im LBP beschriebenen Beeinträchtigungen ein Eingriff in Natur und Landschaft im Sinne des Landschaftsgesetzes (LG) und des Bundesnaturschutzgesetzes (BNatSchG) ist bzw. als Eingriff gilt.

Die Durchführung dieser Maßnahmen ist daher verpflichtend. Durch die Nebenbestimmungen werden die Voraussetzungen für die Genehmigung geschaffen.

Die Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege hat das Umweltamt bei der Festsetzung der Nebenbestimmungen zugrunde gelegt.

Rechtsgrundlagen

- Der Eingriff ergibt sich aus § 4 Abs. 1 Nr. 4 LG / § 14 Abs. 1 BNatSchG.
- Die Nebenbestimmungen stützen sich auf § 15 BNatSchG in Verbindung mit § 17 Abs. 1 BNatSchG i. V. m. § 36 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz Nordrhein-Westfalen (VwVfG NRW) und § 1 BNatSchG.

2. Stellungnahme der Grünplanung

Aus grünplanerischer Sicht bestehen keine Bedenken gegenüber der Stadtbahnverlängerung der Linie 4 wenn nachfolgende Sachverhalt in der weiteren Planung berücksichtigt werden:

Bäume

Die derzeitige Planung sieht vor als Ersatz 11 Bäume innerhalb des Georg-Rothgiesser-Parks in Reihe entlang eines Weges zu pflanzen (LPB S.16). Die Baumreihe würde hierdurch den Park in zwei räumliche Bereiche unterteilen. Eine Unterteilung der bereits kleinen Parkfläche ist aus grünplanerischer Sicht zu ver-

meiden. Daher ist auf die geplante Anordnung der Baumpflanzungen zu verzichten und die Verteilung der Baumpflanzungen wie folgt vorzusehen:

8 Bäume - Georg-Rothgiesser-Park

Aus genanntem Grund sind die Pflanzungen innerhalb der Parkfläche in Baumgruppen anzuordnen. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die nördliche Rasenfläche weiterhin als Ballspielfläche genutzt werden kann. Insgesamt sind 8 Bäume innerhalb der Parkfläche zu pflanzen.

1 Baum - zwischen Gleisende und Teutoburger Straße

Entlang des privaten Parkplatzes ist bis an den Gehweg ein min. 2,5 m breiter Grünstreifen als Eingrünung anzulegen. Dieser ist vollflächig mittels niedrigen Sträuchern und einer Baumpflanzung zu begrünen.

2 Bäume - Vorplatz Jugendgästehaus

Im Bereich des Vorplatzes ist im rechtsgültigen Bebauungsplan III/3/81.00 öffentliche Grünfläche festgesetzt. Derzeit stehen auf dieser Fläche 6 Platanen innerhalb einer wassergebundenen Wegedecke. Die öffentliche Grünfläche wird durch zwei geplante Stellplätze reduziert und 4 Platanen würden hierdurch entfallen. Unter der Maßgabe des Erhalts der zwei östlichen Platanen und einer Aufwertung der dargestellten Grünflächen bestehen gegenüber dieser Umplanung aus grünplanerischer Sicht keine Bedenken. Die Grünflächen sind dabei vollflächig mit Bodendeckern oder Stauden und jeweils mit einem zusätzlichen Baum dauerhaft zu begrünen.

Als nicht stadtklimafeste Baumart ist von der Verwendung der Eberesche *Sorbus aucuparia* 'Edulis' abzusehen. Wir empfehlen die Verwendung der Gleditschie in dornenloser Sorte, der Hopfenbuche *Ostrya carpinifolia* und des Amberbaums *Liquidambar i. S.*

Umgestaltung Georg-Rothgiesser-Park

Im weiteren Verfahren sind die Anpassungsarbeiten, bzw. die Umgestaltung des Georg-Rothgiesser-Parks mit dem Umweltamt abzustimmen und sind in den landschaftspflegerischen Begleitplan (s. Pkt. 1) einzuarbeiten

3. Stellungnahme der unteren Wasserbehörde im Hinblick auf Grundwasser, der unteren Abfallbehörde und der unteren Bodenschutzbehörde Altlasten und Altstandorte

Die geplante Trasse der Stadtbahn liegt im Bereich des Altstandortes AS 19 ehemals Dürkopp Tor 6.

Dieser Standort ist vor der Umwandlung zu Wohnbauzwecken und Freizeit umfangreich saniert worden. Lediglich im Bereich der Carl-Schmidt-Str. befinden sich in den Verkehrsflächen Auffüllungen mit erhöhten Schadstoffgehalten. Solange diese unter der versiegelten Fläche liegen stellen sie keine Gefährdung dar. Da diese Auffüllungen im Zuge der Baumaßnahme weitgehend ausgehoben werden, ist im Vorfeld durch einen in der Altlastenerkundung erfahrenen Gutachter eine repräsentative Beprobung des Aushubs mit einer abfalltechnischen Bewertung vorzunehmen. Art und Umfang der Untersuchungen sind mit dem Umweltamt 360.32 abzustimmen. Umfangreiche baugrundtechnische Untersuchungen sind erforderlich.

Anlage zu den Belangen des Umweltamtes

Genaue Bezeichnung und Fundstellen der gesetzlichen Vorschriften

- Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz - BNatSchG) vom 29.07.2009 (BGBl. I 2009 S. 2542), zuletzt geändert durch Gesetz vom 06.02.2012 (BGBl. I 2012 S. 148)
- Gesetz zur Sicherung des Naturhaushalts und zur Entwicklung der Landschaft (Landschaftsgesetz - LG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21.07.2000 (GV. NRW. 2000 S. 568), zuletzt geändert durch Gesetz vom 16.03.2010 (GV. NRW. 2010 S. 185)
- Verwaltungsverfahrensgesetz für das Land Nordrhein-Westfalen (VwVfG NRW) in der Fassung der Bekanntmachung vom 12.11.1999 (GV. NRW. 1999 S. 602, SGV. NRW. 2010), zuletzt geändert durch Gesetz vom 17.12.2009 (GV. NRW. 2009 S. 861)

Belange des Umweltbetriebes / Grünunterhaltung:

Der Eingriff in die Grünanlage Georg Rothgiesser Park mit den unmittelbar angrenzenden Grünflächen ist erheblich und wird das Bild der Grünanlage stark verändern. Bei einer sinnvollen Umgestaltung des beeinträchtigten Teils der Grünanlage, mit Neupflanzung Standort gerechter Bäume, wird diese innerstädtische Anlage aber vermutlich nicht an Aufenthaltsqualität verlieren. Es bestehen aus Sicht der Grünunterhaltung grundsätzlich keine Bedenken hinsichtlich der oben genannten Baumaßnahme, wenn folgendes beachtet wird:

Die zu fällenden Bäume sind mindestens in gleicher Anzahl zu ersetzen. Die Stammumfänge der Bäume sollten 20/ 25 cm betragen. Im öffentlichen Grün ist diese Qualität stabiler und nicht so anfällig gegen Vandalismus.

Die Ersatzbäume sollten aus der Liste der Klimaresistenten Baumarten sein. Die vorgeschlagenen Ebereschen (*Sorbus aucuparia*) sind sehr anfällig gegen Pilzbefall. Sie funktionieren im Stadtgebiet erfahrungsgemäß nicht.

Alternativ sind aus unserer Sicht die Hopfenbuche (*Ostrya carpinifolia*), der Amberbaum (*Liquidambar styraciflua*) und auch die Ulme (*Ulmus* 'Lobel') geeignet.

Die Pflanzung der Ersatzbäume entlang eines Weges im Rothgiesser Park, wie im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgeschlagen, sollte noch einmal überdacht werden. Aus Sicht der Grünunterhaltung ist eine Pflanzung in Gruppen z.B. in Anlehnung an die im Park bereits vorhandenen Bäume sinnvoller.

Im Rahmen der Baumaßnahme ist großes Augenmerk auf die Abgrenzung der Baustelle gegen die Grünanlage sowie die Baustelleneinrichtung zu richten. Es ist nicht mehr Fläche als unbedingt erforderlich in Anspruch zu nehmen. Nutzer dieser stark frequentierten Anlage dürfen zu keiner Zeit gefährdet sein.

Die Grünunterhaltung im Umweltbetrieb bittet dringend um weitere Beteiligung im Verfahrensablauf.

Belange aus der Bürgerbeteiligung/Konstruktiver Planungsdialog:

Im Rahmen eines konstruktiven Planungsdialoges wurden unter Mitwirkung von Anwohnern diverse zum Teil gestalterische Maßnahmen im Umfeld der Stadtbahnverlängerung erarbeitet (u. a. Bau eines Holzpodestes mit Bepflanzung westlich des Hauses Carl-Schmidt-Straße 11; gestalterische Glaselemente im Bahnsteigbereich), um die Akzeptanz des Vorhabens zu erhöhen. Die Regelung des Kostenträgers für die Umsetzung der einzelnen Maßnahmen sowie Fragen der Unterhaltung waren bereits Inhalt zahlreicher Abstimmungen (vgl. Besprechungen zwischen der moBiel GmbH und der Stadt Bielefeld vom 29. Mai 2013, 21. Juni 2013 und 18. September 2013). Derzeit sind der jeweilige Kostenträger der einzelnen Maßnahmen und die Sicherung und Übernahme einer dauerhaften Unterhaltung weiterhin ungeklärt. Die Grenzen und Inhalte der Planfeststellung sind, in Abstimmung mit den hierfür zuständigen Fachämtern der Stadt Bielefeld, um die mit den Bürgern im Rahmen der Bürgerbeteiligung abgestimmten Maßnahmen zu erweitern. Die Kostenübernahme und die Sicherstellung einer dauerhaften Unterhaltung sind durch moBiel zu tragen.

Mit freundlichen Grüßen

Clausen
Oberbürgermeister